

# Ruta Nacional 143: el plan de obra para transformar el acceso oeste a San Rafael

30/04/2026



Con acta de inicio desde el pasado 9 de marzo, las obras de repavimentación y ensanche de la Ruta Nacional 143 ya son una realidad visible. El inspector y técnico de la obra, Sergio Toro, brindó detalles técnicos a FM Vos 94.5 sobre el ambicioso proyecto que busca remediar una calzada «irrecuperable» y resolver puntos críticos de siniestralidad. Con una inversión y un plazo total de 18 meses para la zona céntrica de la ruta, los trabajos prometen cambiar la fisonomía del tramo que une la rotonda del Mapa con la zona del Cristo.

Una de las decisiones técnicas más relevantes del proyecto es la construcción de una calzada totalmente nueva sobre la actual, elevando el nivel de la ruta para garantizar su durabilidad. **«El rodamiento hoy está sumamente deteriorado, no hay manera de recuperarlo. Por eso, la mejor opción planteada es realizar una nueva base granular encima de la carpeta como está, sin tocar absolutamente nada. En el primer tramo se colocan 15 centímetros de espesor de base granular y, sobre eso, una carpeta de rodamiento nueva de 6 centímetros. En total, el paquete estructural sube 21 centímetros»**, describió Toro al inicio del reportaje.

«Si circulan hoy, verán que en las orillas ya estamos mucho más alto que lo existente; esto también ayuda a compensar el 'bajo' que hay entre El Toledano y la rotonda del Mapa», indicó.

### **El desafío de la arboleda y el ordenamiento del tránsito**

El tramo inicial de la obra presenta una fisonomía particular debido a su arboleda histórica, un patrimonio que impone límites físicos estrictos a la expansión de la calzada y obliga a los técnicos a extremar las medidas de seguridad vial para compensar la falta de espacio.

Respecto al ensanche limitado, Sergio Toro explicó que el margen de maniobra es mínimo para no afectar los ejemplares antiguos. **«La calzada, que actualmente tiene entre 6,10 y 6,30 metros, se llevará a un estándar de 6,70 metros, sumando un metro de banquina asfaltada y un cordón banquina de hormigón en ambos laterales. Por la disposición de la arboleda no hay margen para más; el ancho total que quedará para el estacionamiento de servicios públicos o eventualidades será de apenas un metro y medio»**, detalló el inspector.

Esta restricción de espacio hace que la prohibición de giros a la izquierda sea un factor crítico para evitar accidentes. «Sabemos que el giro a la izquierda en plena ruta es un

peligro constante, especialmente en puntos como el ingreso a la estación de servicio, pero estará totalmente prohibido. Implementaremos una señalización horizontal muy estricta; quien circule desde el oeste y necesite ingresar a comercios o barrios del sector deberá ir indefectiblemente hasta la rotonda para realizar el retorno de forma segura. Aunque por reglamentaciones de Vialidad Nacional no es sencillo instalar cordones divisorios centrales, apelaremos a una señalización clara y al respeto de las normas», destacó.



**El inspector y técnico de la obra, Sergio Toro, brindó detalles técnicos a FM Vos 94.5**

**Seguridad vial: cómo la nueva rotonda ordenará el nudo más peligroso de la zona**

Uno de los hitos más esperados de la obra es la construcción de una rotonda en la intersección con la calle El Toledano, un punto negro en las estadísticas de accidentes del departamento. **«La rotonda va a solucionar enormemente una**

**intersección que hoy es sumamente conflictiva y peligrosa, tanto para locales como para turistas. Según lo que estamos organizando con la empresa, el 1 de junio –o incluso un poco antes– estaremos interviniendo de lleno en ese sector para empezar a construirla. Es una medida absolutamente necesaria para ordenar el tránsito en ese nudo vial»,** remarcó el técnico.

### **Escurrimiento de aguas y plazos de ejecución**

La planificación de la obra también contempla soluciones técnicas para mitigar las históricas inundaciones que afectan el sector de la rotonda del Mapa durante las tormentas estivales, aprovechando la nueva elevación de la ruta para mejorar el drenaje.

En cuanto al drenaje pluvial, Sergio Toro destacó que se ha diseñado un sistema similar al de las zonas urbanas para evitar que la calzada actúe como un dique. **«La obra contempla un cordón banquina que cumple la función de cordón cuneta. Hemos indicado dejar entradas de agua estratégicas para que todo el escurrimiento de la calzada se dirija hacia el sector de la arboleda y no se enlagune la ruta como ocurría anteriormente»,** comentó

«Si bien en esta etapa del proyecto no está prevista la construcción de nuevas acequias laterales, este sistema debería resolver el problema del agua sobre el asfalto», apuntó.

Por otro lado, el cronograma de cortes y avance de los trabajos requerirá de paciencia por parte de los usuarios, debido a la complejidad de las tareas. «La primera sección, que comprende los 11,2 kilómetros desde la rotonda del Mapa hasta la del Cristo, tiene un plazo de ejecución de 18 meses. Vamos avanzando por etapas: primero el ensanche de la subbase, luego los cordones y posteriormente la base granular», enumeró.

«Habrá una instancia particularmente compleja, que es el riego de imprimación, donde los cortes serán más molestos porque necesitamos cuidar la base antes de colocar la carpeta definitiva. Estimamos que tendremos al menos un año de obra muy intensa en el lugar», calculó el inspector Toro.

### **Variaciones técnicas según el tramo**

Sergio Toro contó que el robustecimiento de la ruta se incrementa a medida que se aleja del centro urbano, previendo cargas de transporte pesado distintas. **«Aunque las secciones son parecidas, el paquete cambia del Cristo hacia Mendoza. El segundo tramo lleva 20 centímetros de base granular y 6 de asfalto, mientras que el tercer tramo mantiene los 20 centímetros de base pero aumenta a 7 centímetros la carpeta asfáltica. Queremos que sea una obra que no solo embellezca el tránsito, sino que sea definitiva y segura para todos los sanrafaelinos»**, cerró.